VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Skarbu Państwa
(nr 60)
z dnia 21 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 60)

21 marca 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji portów morskich i podmiotów zależnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Anna Wypych-Namiotko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Maciej Grabowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Marian Zaręba** wicedyrektor Departamentu Administracji Publicznej Najwyższej Izby Kontroli, **Wojciech Kodłubański** sekretarz Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni, **Jerzy Melaniuk** wiceprezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Janusz Jarosiński** prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikami, **Jarosław Siergiej** prezes zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście SA wraz ze współpracownikami, kpt. **Mirosław Proskurnicki** członek rady Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej wraz ze współpracownikami, **Mariusz Połom** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Piotr Bidziński** zastępca kapitana Portu Gdańsk, **Piotr Żenni** kapitan Portu Gdynia, **Jacek Dubiński** przewodniczący Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków, **Maciej Stryjecki** prezes Fundacji na rzecz Energetyki Zrównoważonej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Witam panie posłanki i panów posłów, zaproszonych gości z panem ministrem Rafałem Baniakiem, ministrem skarbu państwa, panią Anną Wypych-Namiotko, ministrem transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Serdecznie witam też pana Macieja Grabowskiego, który jest wiceministrem finansów. Witam obecnych prezesów portów, przedstawicieli związków zawodowych, a szczególnie serdecznie Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej z Gdyni.

Szanowni państwo, w dzisiejszym porządku obrad mamy jeden punkt, jest to rozpatrzenie informacji na temat sytuacji portów morskich i podmiotów zależnych. Przedstawia ją minister skarbu państwa. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Stwierdzam przyjęcie porządku obrad.

Za chwilę poproszę pana ministra Baniaka o przedstawienie stosownej informacji, potem chcę poprosić o zabranie głosu pana ministra Macieja Grabowskiego, jako że wiemy, iż jednym z głównych problemów, z jakim zmagają się w tej chwili nasze porty jest kwestia kontrowersji wokół podatku od nieruchomości w relacjach porty – samorząd. Dlatego będę wdzięczny panu ministrowi za stosowną wypowiedź w tej materii. Wiem, że pan minister ma o 16:00 kolejne spotkanie, stąd taka kolejność. Potem oddam głos kolejnym osobom.

Bardzo proszę pana ministra Baniaka o przedstawienie stosownej informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, postaram się bardzo krótko, szanując państwa czas. Myślę, że bardziej będziemy otwarci na pytania, także w kontekście wypowiedzi pana ministra Grabowskiego.

Przekazałem państwu pisemną informację, ale teraz to, co najistotniejsze, czyli wyniki spółek portowych. Jeżeli chodzi o port gdański, to wynik za 2012 r. wynosi ponad 35 mln zł, jeżeli chodzi o Gdynię – 56 mln zł, jeżeli chodzi o Szczecin-Świnoujście – ponad

31 mln zł. Są na sali prezesi tych spółek, będą mogli tę informację przedstawić w szczegółach.

Jeżeli chodzi o zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA i bardzo istotne kwestie w kontekście inwestycji, to w ubiegłym roku została podpisana przez tę spółkę umowa dzierżawy na rzecz DCT Gdańsk pod budowę ogólnodostępnego morskiego terminalu. Zaawansowany jest proces przygotowania umowy dzierżawy przez spółkę nieruchomości na rzecz PERN, pod budowę bazy zbiornikowej ropy i produktów ropopochodnych w porcie zewnętrznym. Mamy zgodę ministra skarbu państwa z tego miesiąca, planujemy podpisanie umowy w kwietniu br. Kolejna kwestia to budowa bazy przeładunku ładunków masowych sypkich, w tym węgla dla relacji importowej, mówię o inwestycji w Porcie Północnym. Kolejne kwestie to uruchomienie budowy dużej chłodni składowej, o powierzchni 10 tys. metrów, na terenie wolnego obszaru celnego, czy wreszcie budowa stanowisk do obsługi przeładunków produktów pochodzenia naftowego w kontekście inwestycji Naftoportu.

Jeżeli chodzi o główny problem, jaki dzisiaj można dostrzec, to jest nim kontynuacja sporu przed Najwyższym Sądem Administracyjnym w sprawie decyzji prezydenta miasta Gdańska, jako organu podatkowego, dotyczącego wymiaru podatku od nieruchomości. Kwota sporna za lata 2000-2007 to ok. 28 mln zł. Prowadzone jest dalsze postępowanie, jeżeli chodzi o okres 2008-2011.

Jeżeli chodzi o port w Gdyni w kontekście inwestycji, to pierwszy obszar to infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia, rozbudowa infrastruktury portowej z dostępem drogowym i kolejowym, przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego i zagospodarowanie rejonu Nadbrzeża Bułgarskiego. Ta inwestycja byłaby prowadzona w oparciu na środkach Unii Europejskiej. Prowadzony jest proces prywatyzacji bałtyckiej bazy masowej. Ten proces został zainicjowany w roku 2011. Wstępne zainteresowanie wyrażały Zakłady Azotowe w Tarnowie-Mościcach, natomiast w lutym tego roku zakłady tarnowskie odstąpiły od zakupu udziału, w związku z czym zarząd Morskiego Portu w Gdyni podjął uchwałę o zamknięciu procesu prywatyzacji spółki. Natomiast intencją jest, aby po niezbędnym czasie ten proces wznowić.

Jeżeli chodzi o Bałtycki Terminal Drobnicowy, to proces został po raz pierwszy uruchomiony w 2012 r. 30 kwietnia br. upływa termin składania ofert wstępnych. Odnotowujemy zainteresowanie kilku podmiotów. Spółka podjęła równocześnie próbę zbycia udziałów w spółce Spedcont. Tu potrzebna jest informacja prezesa, o którą później poproszę.

Jeżeli chodzi o kwestie podatkowe od nieruchomości, to zarząd portu gdyńskiego za rok 2007 identyfikuje kwotę sporną na poziomie blisko 7 mln zł. Prowadzone jest postępowanie podatkowe za lata 2008-2011.

Krótko na temat tego, co dzieje się w Szczecinie i w Świnoujściu. Cztery znaczące inwestycje, czyli rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie Szczecin, przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecin i Świnoujście, podobne inwestycje, jeżeli chodzi o logistykę kolejową, a także rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu Świnoujście. Spółka współpracuje przy budowie nabrzeża do przeładunku LNG powstającego portu zewnętrznego w Świnoujściu. Jeżeli chodzi o zaangażowanie zarządu morskiego portu, to jest to siedem obszarów. Po pierwsze, stanowisko statkowe do przeładunku LNG, stanowisko ujęcia wody technologicznej i ochrony przeciwpożarowej, estakada dla instalacji technologicznych, urządzenia morskiego systemu bezpieczeństwa nawigacyjnego, oświetlenie pomostów i dalb, instalacja odgromowa i roboty czerpalne. Dzisiaj jest do wykonania, w kooperacji z panią minister Wypych-Namiotko, oczyszczenie terenu przy terminalu LNG w Świnoujściu.

Druga sprawa, która budzi zainteresowanie i emocje, to kwestia wielkości oprocentowania opłat za użytkowanie wieczyste gruntów. Dla Szczecina naliczona jest stawka na poziomie 3%, podczas gdy dla pozostałych portów mowa jest o stawce 0,3%. Zakładana jest i opracowywana inicjatywa regulacyjna na poziomie rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej.

Podsumowując, jeszcze jedna kwestia. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, niezależnie od strategii sektorowej, za którą odpowiada minister transportu, budow-

nictwa i gospodarki morskiej, a mówię o programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 plus o perspektywie dziesięcioletniej, jako o dokumencie wykonawczym w stosunku do strategii, niezależnie od tego spółki zarządzające portami mają wspólnie dokonać analizy warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Chodzi o to, aby spółki, które dzisiaj są pod kontrola Skarbu Państwa, spółki bardzo istotne, posiadały jeden wspólny dokument, który będzie encyklopedią, z którego będą wypływały strategie dla poszczególnych spółek. Jest to dokument komplementarny do dokumentu nadrzędnego, jakim jest strategia portowa, której gospodarzem jest minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Wybrany jest już doradca i myślę, że w maju będziemy dysponowali pierwszą wersją dokumentu. Wtedy będziemy gotowi podzielić się informacją o tym dokumencie z Wysoką Komisją, nawet przed formalnym przyjęciem będziemy mogli ją zaprezentować.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Będziemy wdzięczni. Dziękuję bardzo, panie ministrze. Teraz, zgodnie z zapowiedzią, pan minister Grabowski, który będzie musiał opuścić nasze spotkanie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Maciej Grabowski:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rozumiem, że zostałem zaproszony na posiedzenie, żeby mówić o problemach związanych z podatkiem od nieruchomości. Przypomnę, że zwolnienie od podatku od nieruchomości w tej sprawie, o której dzisiaj mówimy, obejmuje m.in. budowle infrastruktury portowej. Z kolei definicja samej budowli infrastruktury portowej znajduje się w ustawie o portach i przystaniach morskich. Tak jest to interpretowane np. przy orzecznictwie sądowym. Jest to spór z organem podatkowym, a w tym przypadku organem podatkowym, w rozumieniu Ordynacji podatkowej, jest gmina. To ona ma prerogatywy, które wynikają z Ordynacji podatkowej, jeśli chodzi o wymiar, postępowanie itd. Musimy dbać o to, żeby prawo było jednolicie stosowane i w trybie nadzoru nad jednolitością interpretacji sprawdziliśmy, że wyroki wojewódzkich sądów administracyjnych i NSA, które do tej pory zapadły, wskazują, że rozbieżności interpretacyjnej nie ma.

Zrobiłem listę spraw, które odbyły się przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w Gdańsku. Dwa wyroki były w listopadzie ubiegłego roku. WSA w Szczecinie zajmował się podobnymi sprawami. Wydaje się, że dla pełnego obrazu trzeba powiedzieć, że również Naczelny Sąd Administracyjny w 2011 r. zajmował się zakresem tego zwolnienia. Analizując te wyroki widzieliśmy, że nie ma mowy o tym, że jest jakaś rozbieżność. Kwestia dodefiniowania tego, gdzie kończy się zwolnienie, jest w moim przekonaniu dosyć klarowna w tej chwili. Te wyroki mają nawet kilka lat.

Dla przypomnienia chciałem powiedzieć, że zwolnienie w tym zakresie zostało uznane przez Komisję Europejską, jako tzw. pomoc istniejąca, w związku z tym nie wymagała ona notyfikacji. W przeciwnym przypadku pomoc publiczna wymaga notyfikacji i uzgodnień.

Panie przewodniczący, w tej chwili tyle mogę na ten temat powiedzieć. Co do sporów na poziomach sądów administracyjnych, to kilka spraw jest jeszcze nierozstrzygniętych, sprawy czekają na rozstrzygnięcie. O ile wiem, również NSA ma się zająć tą sprawą po raz kolejny.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę jeszcze panią minister Wypych-Namiotko o wypowiedź, a potem otworzę dyskusję. W miarę możliwości proszę wtedy o pytania do pana ministra Grabowskiego. Proszę bardzo, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w całości zgadzam się z wystąpieniami, które słyszeliśmy, w szczególności z wypowiedzią pana ministra Baniaka. Materiał został przedstawiony bardzo zwięźle, ale ze wskazaniem najważniejszych spraw.

Rzeczywiście, naszym interesem rządowym jest ustabilizowanie wątpliwości, które dotyczą *stricte* polityki państwa wobec portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, ponieważ problemy, które pojawiły się w ostatnich dniach, wskazują na to, że albo korekta legislacyjna jest niezbędna, albo trzeba wypracować właściwą interpretację przepisów. Mówię tu o dwóch różnych kwestiach. Dlatego z niepokojem oczekujemy na rozstrzygnięcia sądowe w zakresie podatku od infrastruktury portowej, co stanowi większy problem, jeśli chodzi o finanse portów morskich. Gdyby ta interpretacja zaistniała, najprawdopodobniej nasze porty straciłyby praktycznie możliwość finansowania wszelkich inwestycji związanych z ich rozwojem. Byłaby to również trudna sytuacja dla rządu. Jeśli chodzi o opłatę z tytułu użytkowania wieczystego, to myślę, że ponieważ tę sprawę procedujemy już ponad rok, to w końcu uda się ją w jakiś sposób uregulować.

Sądzę, że teraz można wysłuchać przedstawicieli portów.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zadam tylko pytanie, czy są jakieś zapytania do pana ministra Grabowskiego, ponieważ pan minister musi wcześniej wyjść. Pytania takie zadamy w pierwszej kolejności. Proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, jako przedstawiciel ministra finansów chciałbym, aby zdementował pan tezę – dla mnie kuriozalną – którą lansują niektórzy, oczywiście nie mam na myśli przedstawicieli rządu, że w kwestii, o której mówili państwo ministrowie, czyli w kwestii uporządkowania nieprawidłowej, odmiennej interpretacji przepisów dotyczących naliczania opłat za wieczyste użytkowanie, istnieje pewna rzekoma wytyczna Ministerstwa Finansów, które jest zainteresowane tym, aby maksymalizować – nawet za cenę niespójności prawa – wpływy do budżetu państwa. Jestem przekonany, że jest to nieprawda, ale skoro mamy taką okazję, to chciałbym od pana ministra usłyszeć odpowiedź.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czy są inne pytania do pana ministra? Nie ma, w takim razie proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MF Maciej Grabowski:

Rzeczywiście, panie pośle, jesteśmy chyba w świecie nie całkiem rzeczywistym, bo, po pierwsze, ta opłata nie jest w kompetencji ministra finansów, tylko ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, jak słyszeliśmy. Po drugie, nie jest to dochód budżetu państwa, tylko dochód gmin. Po trzecie, jedną z powinności, pomijając inne kwestie, która jest wprost wpisana w Ordynację podatkową, jest zapewnienie jednolitego stosowania prawa podatkowego. Kompletnie dementuję takie wypowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Może teraz poprosimy przedstawicieli portów o krótkie informacje, może bardziej szczegółowe, o tym, co się dzieje w poszczególnych portach. Kto z panów pierwszy?

Wiceprezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Jerzy Melaniuk:

Jerzy Melaniuk z zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Proszę państwa, do informacji, które przekazał pan minister Baniak, chciałbym dołożyć jedną informację. W tym roku chcemy zamknąć kwestie umów na dzierżawę terenów, które wygenerują poziom inwestycji ok. 4 mld zł w tym roku.

Chciałbym wrócić do wystąpienia pana ministra finansów. To generuje poważny problem, nie do rozwiązania przez porty. Prosta inwestycja na poziomie 1 mld zł z okresem spłaty 30 lat, co jest standardem i taka jest możliwość dzierżawy, generuje 60% dodatkowych kosztów dla inwestora. Co oferujemy temu inwestorowi? Teren, wyłącznie teren. Resztę sam musi sobie zbudować. Nie znam takiego modelu finansowania inwestycji, który „połknie” 60% dodatkowych kosztów. To są kuriozalne sytuacje. Mówiąc krótko, do poziomu inwestycji 1 mld zł trzeba dołożyć 600 mln zł. Zgodnie z naszymi intencjami, powinniśmy stworzyć system preferencyjny dla inwestorów, szczególnie, jeżeli mamy do zaoferowania tylko teren pod inwestycję, a inwestor sam ma coś zbudować.

Zwolnienie podatkowe, które praktycznie nie może istnieć, bo nie dotyczy zarządów portów, gdyż my nie prowadzimy działalności eksploatacyjnej, tylko zarządzamy, a jednocześnie nie może dotyczyć podmiotów, które chcą coś zbudować. Nie ma więc w ogóle zwolnienia podatkowego. W tej sytuacji pierwsze rozwiązanie jest takie – zachęcamy klienta: przyjedź, a my spróbujemy pomóc, tzn. ukryjemy ten podatek w stawce dzierżawy. Przecież płatnikiem podatku od infrastruktury jest zarząd portu, a nie inwestor. Żeby taką operację przeprowadzić, to na poziomie stawek, które wynoszą średnio 4 euro, w Europie jest trochę niżej, powinniśmy wejść na poziom 16 euro. Nie możemy tego zrobić, dlatego że porty polskie są oceniane nie z punktu widzenia gospodarki kraju, ale z punktu widzenia działalności innych portów. Chcemy konkurować z Hamburgiem, z Rotterdamem. Musimy mieć porównywalną sytuację. Robią to same porty. Stawki dzierżawne mamy progresywne. Zakładamy niższe stawki, w miarę rozbudowy one rosną, a jak zacznie działalność dany podmiot, to mamy jeszcze wyższą stawkę.

Wyroki są takie same, ale z punktu widzenia interesów naszych i Skarbu Państwa są one jednoznacznie złe. Legislacja jest legislacją, ale jeżeli patrzymy na to podmiotowo, to czy nabrzeże, które było w gestii zarządu portu, który nie może tego nabrzeża eksploatować, bo takiej działalności nie prowadzi, jest oddane w gestię innego podmiotu, to czy przestaje być nabrzeżem? To jest ta sama infrastruktura, która jest wymieniona literalnie w ustawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan minister *ad vocem*? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MF Maciej Grabowski:

Rozumiem państwa problem, natomiast zwolnienie w podatku od nieruchomości, jak powiedziałem, obejmuje budowle infrastruktury portowej i jeszcze inne. Kropka. Natomiast definicja budowli infrastruktury portowej jest kompletnie gdzie indziej. W prawie podatkowym zdarza się, nie jest to ewenement, że pewne określenia nie są w nim ujęte. Nie możemy w prawie podatkowym iść w jakąś kazuistykę, żeby wszystko określać właśnie w nim. W związku z tym pewna definicja jest w prawie podatkowym, a potem posiłkujemy się definicjami z różnych ustaw, w tym wypadku z ustawy o portach morskich i przystaniach morskich, bo tam ona jest.

Trudno, żeby ustawodawca w ustawie dotyczącej podatku od nieruchomości definiował każdy przedmiot zwolnienia czy obciążenia. Jest bardzo dużo podmiotów i przedmiotów obciążonych, nie mówię wyłącznie o podatku od nieruchomości.

Rozumiem to, ale klucz do rozwiązania problemu nie leży w prawie podatkowym. Nie będziemy definiować każdego zwolnienia i każdego przedmiotu, który jest opodatkowany w prawie podatkowym, bo mielibyśmy gigantyczne tomy prawa podatkowego. Zawsze tak było, że orzecznictwo i wykładnia prawa posługuje się prawem materialnym, w którym są definicje wprost, jak w ustawie o portach i przystaniach morskich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Janusz Jarosiński, zarząd Morskiego Portu Gdynia. Najpierw dwa słowa o ogólnej sytuacji w naszym porcie.

Ostatnie kilka lat to bardzo dobry okres, jeżeli chodzi o działalność portu gdyńskiego. Kiedy spoglądacie państwo na wyniki finansowe, które osiągnął zarząd portu przez ostatnie lata, to rzeczywiście są one znakomite. Cały czas posuwa się proces prywatyzacji. W tej chwili z podmiotów, w których posiadaliśmy 100% udziałów, pozostała nam jedna spółka – Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia. Z zainteresowania, jakie wykazał rynek, wynika, iż ten proces powinien zostać zakończony na przełomie tego i kolejnego roku. W tej chwili aktywnie w procesie prywatyzacji uczestniczy pięć podmiotów i wydaje się, że ten proces zostanie doprowadzony do końca. Generalnie, procesy prywatyzacyjne w naszym porcie uznajemy za sukces, udało się pozyskać inwestorów z Dalekiego Wschodu, ze Stanów Zjednoczonych, z Holandii i Francji. Te podmioty, które funkcjonują na obszarze portu, bardzo dobrze sobie radzą.

Zrealizowaliśmy wcześniej zobowiązania wobec pracowników, jeżeli chodzi o sprawę akcji pracowniczych. Te sprawy są uregulowane.

Problemem, który pojawił się w ubiegłym roku, jest kwestia podatku od nieruchomości. To, czego potrzebujemy teraz, to stabilność i przewidywalność. Chodzi o nas, o zarządy portów, jak też o podmioty, które udaje się nam przyciągnąć w obszar portów polskich. To, co powiedział pan prezes Melaniuk, to prawda, to nie jest prosta sprawa, aby zachęcić inwestorów zewnętrznych do lokowania u nas swoich środków. Na podatek od nieruchomości chciałbym, abyśmy spojrzeli dwojako – z jednej strony, jako na to, co dotyczy zarządów portów, a z drugiej strony, jako na to, co dotyczy podmiotów, które funkcjonują w obszarze portów. Jeżeli chodzi o same zarządy, to wydaje się, iż sprawa jest ewidentna. Ustawodawca przewidział, że zarządy, jako podmioty zarządzające, mają prawo korzystać ze zwolnienia. Komisja Europejska też to akceptuje. Jeżeli chodzi o nas, to tam, gdzie trzeba płacić pełen podatek, my go płacimy. Jeśli chodzi o budowle ujęte w rozporządzeniu ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, to tego podatku nie płaciliśmy.

Zostaliśmy zaskoczeni w grudniu ubiegłego roku, gdy gmina Gdynia wystąpiła do nas z roszczeniem na kwotę 4,1 mln zł plus 2,8 mln zł. Stwierdzono, że musimy zapłacić podatek od nawierzchni drogowo-kolejowej, od sieci, od kanalizacji deszczowej, od nabrzeży. To jest dla nas szokujące. Ustawodawca wyraźnie mówi, że zarząd portu nie prowadzi sam bezpośrednio działalności przeładunkowej. Prowadzimy tylko procesy prywatyzacji, aby ściągać tu inwestorów po to, żeby rozwijać infrastrukturę i udostępniać ją innym podmiotom.

Chcielibyśmy móc racjonalnie planować nasze inwestycje. Jak to jest ważne? W tym roku zarząd portu Gdynia ze swoich środków planuje wydać na inwestycje przeszło 200 mln zł. To nie są tylko słowa, ponieważ dzisiaj, 21 marca, jesteśmy po czterech przetargach na kwotę 150 mln zł. Za chwilę będziemy rozstrzygać następne przetargi. Front inwestycyjny idzie pełną parą. Mam pytanie – co możemy planować, jeżeli chodzi o naszą sytuację finansową? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes Siergiej? Bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście SA Jarosław Siergiej:

Jarosław Siergiej, prezes zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Dziękuję panu ministrowi Baniakowi, że w sposób zwięzły, ale pełny oddał działalność na terenie portu. Portów w Szczecinie i Świnoujściu jeszcze nie dotknęła sprawa podatku od nieruchomości. U nas sytuacja jest ustabilizowana i póki co prezydenci nie domagają się dodatkowych podatków, licząc je wstecz.

Naszą bolączką jest natomiast opłata za wieczyste użytkowanie gruntów, która jest odmienna od tej, którą płacą porty trójmiejskie. Jesteśmy jednak, mam nadzieję, na finiszu zmian rozporządzenia, aktywnie nad tym pracujemy i myślę, że uregulujemy tę kwestię jednolicie.

Do informacji pana ministra mógłbym tylko dodać, że kwoty, jakie przeznaczamy na inwestycje w 2012 r. to ponad 140 mln zł, natomiast w 2011 r. – 100 mln zł, w 2010 r. była to kwota ok. 40 mln zł. Kwoty przeznaczane na inwestycje w tym okresie, w kończącej się pespektywie unijnej, są znaczące. Liczymy na to, że będziemy mogli korzystać z tej niesamowitej dźwigni finansowej w przyszłej perspektywie finansowej Unii Europejskiej w latach 2014-2020, m.in. dzięki programowi rozwoju portów morskich do 2020 r., który przygotowała dla nas pani minister Wypych-Namiotko.

To tyle informacji, którymi chciałem się podzielić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Myślę, że tę część naszego posiedzenia mogę podsumować, stwierdzając, że nasze porty maja się dobrze, rozwijają się znakomicie, natomiast główne problemy to kwestie fiskalne i to w relacji z samorządami. Miejmy nadzieję, że niebawem dojdzie do dobrych dla naszych portów rozstrzygnięć.

Otwieram dyskusję. Pani przewodnicząca Zaremba jako pierwsza. Bardzo proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Chciałam zapytać państwa ministrów, bo mówimy o samorządach, a w skład rad nadzorczych i zarządów portów wchodzą przedstawiciele gmin. Sytuacja w Gdańsku i w Szczecinie jest taka, że przewodniczącymi rad nadzorczych spółek zarządzających portami morskimi są prezydenci miast. Czy państwo ministrowie podzielą się z nami swoimi przemyśleniami na ten temat? Uważam, że powoduje to konflikt interesów. Czy tej sprawy nie należałoby jednak uregulować. W Szczecinie prezydent chce mieć wpływ do budżetu, a jednocześnie jest szefem rady nadzorczej, więc ewidentnie widać tu konflikt. Bardzo proszę o komentarz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Proszę o następne głosy. Pan poseł Litwiński, proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Pani minister – to pytanie kieruję do wszystkich przedstawicieli rządu, bo każdy jest tu tak samo istotny – od kilku lat, a może od kilkunastu lat w tych salach sejmowych przy okazji różnych posiedzeń komisji sejmowych porównuje się warunki funkcjonowania, a już moi przedmówcy, prezesi spółek podkreślali, że nie konkurują oni na rynku lokalnym, lecz na rynku europejskim, a przynajmniej w basenie Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Porównuje się warunki funkcjonowania portów, poziom świadczonych usług, *know how* itd., ale też warunki, które wynikają ze współdziałania z rządem, z administracją. Mam na myśli inwestycje. Są one realizowane w miarę możliwości, oby były jeszcze intensywniej realizowane w przyszłej perspektywie finansowej, ale są też takie kwestie, jak eliminowanie barier, które są bezinwestycyjne, gdy chodzi o legislację czy zmiany organizacyjne.

Wiem, choć nie będę przytaczać teraz przykładów, że w ostatnich latach, w co państwo też byliście zaangażowani i dzięki państwa przychylności, to się udawało zrobić, np. jeśli chodzi o VAT od przeładunków, niektóre z tych barier mozolnie, ale krok po kroku, choć może w niewystarczającym tempie, ale są eliminowane. Są takie inicjatywy, jak chociażby Polskie Wrota, które wywierają konstruktywną presję na to, aby w szybszym tempie zrównywać warunki funkcjonowania polskich przedsiębiorstw w branży portowej z warunkami np. niemieckich czy duńskich przedsiębiorców. Pytanie jest takie – czy nie można tych prac zdynamizować? Czy rzeczywiście musimy oddawać pole inicjatywom środowiska? Czy to nie jest tak, że to państwo powinno przejąć inicjatywę w tworzeniu dobrych, porównywalnych warunków z warunkami usług świadczonych np. w Niemczech? Wiedzą państwo doskonale, o co chodzi. Wiem, że różne narzędzia są modyfikowane, ale czy nie można by tego zintensyfikować?

To nie są działania wymagające nakładów, poza takimi, że trzeba przejść mitręgę uzgodnień międzyresortowych, szybciej poprowadzić sprawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Kto z państwa jeszcze chce zabrać głos? Pan poseł Zubowski, bardzo proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, pozwolę sobie nawiązać w swoich pytaniach do naszego ostatniego posiedzenia poświęconego sytuacji portów morskich, które odbyło się w maju ubiegłego roku. Było tam poruszonych kilka kwestii, nie wszystkie zostały wyjaśnione albo zostały tylko zasygnalizowane. Pierwsza z nich dotyczy sytuacji związanej z zarządem portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Przeczytam fragment, którego to dotyczy: „Zarząd Portów Morskich Szczecin-Świnoujście rzeczywiście zakłada rozbudowę nabrzeża głębokowodnego w porcie Szczecin-Świnoujście, m. in. z tego powodu już w ubiegłym roku spółka podjęła działania na forum Komisji Europejskiej, których celem byłoby nakłonienie konsorcjum Nord Stream-AG do podjęcia prac w zakresie przyszłego zagłębienia gazociągu również na odcinku krzyżującym się z tym torem podejściowym. Możliwość przyszłego zagłębienia gazociągu została również potwierdzona na forum rządowym podczas ubiegłorocznych spotkań, m.in. z udziałem przedstawicieli ówczesnego polskiego Ministerstwa Infrastruktury, w trakcie wizyty kanclerz Angeli Merkel".

Moje pytanie brzmi – jak to wygląda w chwili obecnej? Co się wydarzyło od maja ubiegłego roku? Jakie działania zostały podjęte? Jakie są ich efekty?

Drugie pytanie dotyczy portu w Gdyni. Tam, o ile pamiętam, do 2015 r. przewidziano inwestycje na poziomie ok. 450 mln zł. Z informacji, które dzisiaj nam przedstawiono wynika, że są jednak pewne opóźnienia w realizacji tych inwestycji. Prosiłbym o informacje na temat tego, jaka jest szansa, aby kwotę 450 mln zł do 2015 r. faktycznie udało się wydatkować?

Tematem, który też był poruszany na tamtym posiedzeniu Komisji, była sprawa związana z prywatyzacją Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia sp. z o.o. Przez przedstawicieli strony związkowej podnoszone były kwestie związane z prywatyzacją, zabezpieczeniem, pakietami socjalnymi dla pracowników itd. Czy moglibyśmy prosić o informację, czy te wszystkie zobowiązania związane z prywatyzacją względem pracowników zostały przez inwestora dotrzymane?

Czwarta sprawa, o którą chciałbym zapytać, jest związana z listem, jaki wpłynął do Ministerstwa Skarbu Państwa oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. List ten jest podpisany przez przedstawicieli firm działających w porcie Szczecin, a dotyczy przede wszystkim kwestii związanych z rozbudową infrastruktury drogowej, kolejowej, nabrzeży, placów składowych i wszystkich elementów, które dla prowadzenia działalności w portach mają znaczenie. Chciałbym zapytać o współpracę z samorządem i zabieganie o inwestycje, które mają za zadanie uczynić poszczególne porty bardziej atrakcyjnymi dla inwestorów. Wiadomo, że port to jedno, a kwestia dojazdu i przeładunku, to kolejna kwestia.

Ostatnie pytanie nie do końca związane z tematem, ale chciałbym zapytać o sprawy związane z możliwościami wprowadzenia tzw. podatku cypryjskiego, z blokadą kont. Wiem, że na Cyprze to nie przeszło, ale chcę zapytać o konta polskich jednostek pływających pod banderą cypryjską. Czy ministerstwo ma jakieś informacje na temat tego – czy są takie jednostki? Ile ich jest? Czy prowadzi się jakikolwiek monitoring tego tematu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panie pośle. Proszę bardzo, proszę o przedstawienie się.

Prezes Fundacji na Rzecz Energetyki Zrównoważonej Maciej Stryjecki:

Maciej Stryjecki, Fundacja na Rzecz Energetyki Zrównoważonej. Reprezentuję fundację działającą na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Prowadzimy w tej chwili prace nad programem rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, przemysłu morskiego. Wszystko wskazuje na to, że jest duża szansa, aby w Polsce do 2020 r. powstały morskie farmy wiatrowe o mocy nawet do 1 GW, a do roku 2030 – o mocy 6-7 GW. Te inwestycje wymagają zaplecza i to zaplecza maksymalnie blisko budowy, zlokalizowanego w portach, czyli zaplecza portowego o specyficznych warunkach. Chciałbym zapytać, czy podczas prac nad nową strategią rozwoju portów do roku 2020 brane są pod uwagę potrzeby inwestycyjne, które będą wymagane w zakresie modernizacji polskich portów, aby stworzyć zaplecze dla tego typu inwestycji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, kto kolejny? Pan minister Grabowski chce odpowiedzieć na pytanie zanim wyjdzie. Proszę.

Podsekretarz stanu w MF Maciej Grabowski:

Padło tu kilka stwierdzeń, nie będę się do nich odnosić bezpośrednio, mówię m.in. o konflikcie interesów, natomiast chciałem przypomnieć, że gmina jako organ podatkowy też dysponuje całym wachlarzem narzędzi w zakresie swojego władztwa podatkowego, tak to nazwijmy. Po pierwsze, rada gminy może podjąć uchwałę o obniżce stawki i gminy często z tego korzystają, więc takie narzędzie istnieje. Na wniosek podatnika możliwe jest odroczenie czy umorzenie, to też wchodzi w grę. Trzeba sobie zdać sprawę, że w tym drugim wypadku reguły pomocy publicznej się jednak stosuje, w praktyce jest to więc narzędzie bardziej utrudnione. Chcę o tym przypomnieć także w kontekście tego konfliktu interesów, bo z jednej strony rozumiem, że prezydent ma dwa kapelusze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Teraz pan kpt. Proskurnicki ze Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Bardzo proszę.

Członek rady Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. Mirosław Proskurnicki:

Panie przewodniczący, panie, panowie, każdy port, nawet ten najmłodszy, wymaga stałej modernizacji. To modernizacja nabrzeży, torów wodnych, infrastruktury portowej. Zaniedbania, które mamy, są dość znaczne, ale oprócz tego rewolucja techniczna w transporcie morskim spowodowała konieczność stałego dofinansowywania przebudowy portów. Dla przykładu, pogłębienie toru Szczecin-Świnoujście będzie kosztowało Skarb Państwa ok. 3 mld. Wybudowanie DCT II z rozbudową Naftoportu przekroczy 1 mld.

Terminal kontenerowy stanął przed poważnym problemem wywołanym wsteczną decyzją podatkową lokalnego samorządu. Polecono wyjąć ze środków budżetu pieniądze, których nikt nie kalkulował. W dotychczasowej działalności Skarb Państwa dostawał rocznie 3,4 mld z podatków i ceł. Gdynia wpłacała ok. 3 mld. Porty wymagają stałego doinwestowania, np. port wewnętrzny w Gdańsku jest niedoinwestowany, wiem, że dwóch armatorów już z niego ucieka. W ubiegłym roku przeładunki w DCT wzrosły o 41%, ale większość to były transhipmenty. W Gdyni w DCT wzrosły o 13%, a w gdańskim kontenerze GTK, port wewnętrzny – przeładunki spadły o 26%. Obroty naszego największego konkurenta, Hamburga, w porównaniu do Polski wzrosły w zeszłym roku aż o 10%, tzn. że zaczynamy tam już zostawiać nasze ładunki.

Największym zagrożeniem dla portów stają się prezydenci miast portowych, którzy raptem odkryli możliwość ściągania z portów dodatkowych milionów złotych do kasy miejskiej. Wiemy, że kasa miejska to worek bez dna. Urząd miejski w Gdańsku, mając u siebie Uniwersytet Gdański z prawnikami, z wydziałem transportu, zwraca się do Białegostoku po ekspertyzę podatkową. Nic dziwnego, że potem takie procesy toczą się latami.

Za 2011 r. port gdański zapłacił to, co w gronie morskim nazywamy podatkiem Adamowicza. Wtedy zapłacił tylko Gdańsk. Za 2012 r. zapłaciły Gdańsk i Gdynia. Panie dyrektorze Siergiej, w przyszłym roku czeka to pana, bo Szczecinowi jeszcze się udało. Za ubiegły rok wielkość podatku z DCT jest przerażająca. Port zapłacił wszystkich podatków łącznie 65 mln zł z odsetkami. W Gdyni prezydent Szczurek dostał tylko w zeszłym roku prawie 7 mln zł. Naftoport Gdańsk musi dopłacić 1,5 mln zł plus odsetki. Skończyło się to odwołaniem dyrektora portu w Gdańsku, wieloletni dyrektor DCT, pan Wenzel, zrezygnował z dalszej pracy, bo powiedział wprost, że w trakcie pracy nie zmienia się warunków umowy, a te warunki zostały zmienione i DCT dostało do zapłaty dodatkowe koszty.

Sprawę komplikuje jeszcze fakt, że DCT II ma się rozbudowywać, bo teraz mamy tylko DCT I. To będzie dodatkowy koszt 2,5 mld euro. Sam Gdańsk będzie eksportował za ok. 4 mln EU. Jeśli będą ściągane takie haracze, to nie wystarczy pieniędzy na inwestycje.

Nie zajmuję się Szczecinem, bo jest pani Renata Zaremba, jej to zostawiam, Chociaż fakt, że pochodzimy z Gdyni nie znaczy, że nie bronimy Szczecina.

Mamy uwagę w sprawie nowelizacji ustawy portowej. Pani poseł Zaremba nadmieniła już o tym, ja to uściślę. Należy uściślić, kto może zostać przewodniczącym rady nadzorczej portu. W Gdyni prezydent Szczurek wyznaczył swojego przedstawiciela, profesora z Akademii Morskiej w Gdyni. Współpraca między portem a miastem jest wzorowa, nie ma żadnych zatargów, pretensji. Mówił o tym również pan Jarosiński. Ja także to potwierdzam. W Szczecinie prezydent miasta, pan Krzystek, jest reprezentantem gminy i zasiada w radzie nadzorczej. Przewodniczącym jest osoba ze Świnoujścia. W Gdańsku prezydent Adamowicz jest przewodniczącym rady portu. Jest tu kompletna sprzeczność interesów. Jak to działanie wygląda, mamy tu przedstawione.

Na zakończenie chciałbym jeszcze podać przykład pozytywny. Gmina Mechelinki pod Gdynią ma swoje kawerny do gazu. Gmina ta postawiła sobie zadanie wybudowanie małego portu dla rybaków, dla jachtów. Rozpoczęła już budowę, nie oglądając się na dotacje czy inne pieniądze. Załatwia to sama. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie kapitanie. Proszę, kto z państwa chciałby zabrać jeszcze głos? Pan przewodniczący Jackiewicz, później pan Połom. Proszę bardzo.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Chciałbym wrócić na chwilę do naszego ostatniego, ubiegłorocznego posiedzenia Komisji poświęconego tej materii, czyli sprawom związanym z rozwojem portów morskich. Wówczas pytałem obecnego dzisiaj pana ministra o jego stanowisko wobec raportu Najwyższej Izby Kontroli, który cytowałem, a który nie pozostawił – mówiąc kolokwialnie – suchej nitki na strategiach rozwoju portów morskich.

W raporcie bardzo wyraźnie było widać wiele różnych zaniechań i brak perspektywicznego postrzegania rozwoju portów morskich. Spowodowało to, że w chwili obecnej są one bardzo słabo konkurencyjne lub niekonkurencyjne w stosunku do innych portów w basenie Morza Bałtyckiego, przede wszystkim w stosunku do Hamburga. Wystarczy zajrzeć do branżowych czasopism, żeby zobaczyć niektóre dane potwierdzające ten fakt. Najlepszym przykładem będzie informacja o tym, iż z poziomem 1,2 tony na osobę, przeładowanych towarów w portach morskich, zajmujemy ostatnie, 22 miejsce spośród wszystkich państw Unii Europejskiej posiadających dostęp do morza. Wiele takich informacji karze mi wyrażać zaniepokojenie, czy wszystkie te niepokojące informacje z raportu NIK znalazły jakąkolwiek odpowiedź po stronie zarządów, rad nadzorczych i samego ministerstwa, w odniesieniu do rozwoju portów morskich.

Pan minister był łaskaw udzielić mi odpowiedzi w lipcu 2012 r., ale odpowiedź mówi o pewnych technicznych parametrach, jakie chcecie państwo osiągnąć, jako ministerstwo i władze portów, w określonym czasie, które miałyby być odpowiedzią na raport NIK. Moje pytanie dzisiaj jest takie – czy te parametry, podawane przez pana ministra w piśmie z lipca 2012 r., zostały osiągnięte lub kiedy będą osiągnięte? Czy rzeczywiście jest to odpowiedź satysfakcjonująca na niepokojące informacje z raportu Najwyższej Izby Kontroli? Czy w kontekście obaw o dostęp do polskich portów morskich, zwłaszcza gdy mówimy o przeszkodach wynikających z inwestycji w Nord Stream, można je potraktować jako niebyłe? Czy możemy usłyszeć dziś od pana ministra, że nie istnieje obawa o rozwój polskich portów morskich w związku z tym, o czym mówił raport NIK? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Kolejnym mówcą będzie pan Mariusz Połom, „Solidarność". Proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Mariusz Połom:

Dziękuję za zaproszenie. Chciałbym powiedzieć, że nie zawsze ta dobra sytuacja portów przekłada się na sytuację pracowników w portach. Ta nie do końca jest dobra, o czym świadczą chociażby trwające lub zakończone spory zbiorowe w portach, także na tle płacowym, choć nie dotyczy to wszystkich portów.

Największym problemem od lat, co wiąże się z obawami pracowników o utratę miejsc pracy, jest prywatyzacja. Miała ona w portach różną skalę, bo też różna była własność zarządów w poszczególnych portach. Największa skala prywatyzacji miała miejsce w Gdyni. Pracownicy portów widzą, co dzieje się po prywatyzacji. Często wypowiadane są układy zbiorowe pracy, kiedy kończy się pakiet gwarancji pracowniczych, zaczynają się zwolnienia.

Pracownicy Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego i spółki Eksploatacja, dwóch największych spółek drobnicowych w portach, widzą takie zagrożenie i prywatyzacji się obawiają. Jako związki zawodowe i pracownicy liczymy, że będą pakiety gwarancji pracowniczych, które zabezpieczą prawa pracownicze. Mamy nadzieję, że długość obowiązywania tych pakietów będzie satysfakcjonująca dla pracowników, będzie dawać im gwarancję stabilności zatrudnienia.

Koledzy z portów Szczecina i Świnoujścia, z sekcji portów morskich, wskazują na problem wysokich obciążeń finansowych spółek portowych. Przekłada się to później na wynik finansowy tych spółek przeładunkowych, a potem pracodawcy często próbują

przenieść ciężar na pracowników, miały miejsce zwolnienia w spółkach DB Port, Bulk Cargo i Elewator Ewa.

Problemem pracowniczym związanym z zagrożeniem utratą miejsc pracy były też kwestie dotyczące w Gdańsku wypowiedzenia umowy jednostkom portowej straży pożarnej, zaś w Gdyni – decyzja o wycofaniu z eksploatacji Strażaka 14. Jednak te sprawy zostają powoli uregulowane. Koledzy z Gdańska liczą, że zmieni się podejście zarządu w stosunku do podejścia, jakie prezentował poprzedni zarząd.

W porcie Gdynia w tej chwili trwają trzy spory zbiorowe. Jeden spór toczy się na Bałtyckim Terminalu Zbożowym i dotyczy spraw płacowych. Dwa spory zbiorowe toczą się w Bałtyckim Terminalu Drobnicowym Gdynia – jeden dotyczy spraw płacowych, drugi dotyczy sytuacji będącej zagrożeniem utratą miejsc pracy przez pracowników stale zatrudnionych w terminalach, czyli agencji pracy tymczasowej. Mamy teraz nienaturalną sytuację, która jest pewnym zagrożeniem, zapala się czerwone światełko, gdyż są spółki, które codziennie zatrudniają w jakimś procencie pracowników tymczasowych. To jest zagrożenie dla stałych pracowników, ponieważ pracy dla nich jest coraz mniej. Kiedyś korzystano z pracowników agencji pracy tymczasowej, gdy spiętrzały się prace portowe. Teraz zaczyna być inaczej. Jest to w naszej ocenie pewne zagrożenie.

W portach mamy też do czynienia z utrudnianiem działalności związkowej w spółkach zależnych. Zdarza się, że nie mogą powstać organizacje związkowe, bo pracodawcy przeciwdziałają temu skutecznie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan prezes Jarosiński, potem pan kapitan Proskurnicki. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Jeśli można, najpierw odpowiem na dwa pytania pana posła, które dotyczyły portu gdyńskiego. Pierwsza sprawa to inwestycje. Najpierw krótko o historii. Nasza strategia na lata 2003-2015 zakładała, że wydamy na inwestycje przeszło 1 mld zł, ta kwota będzie w zdecydowany sposób przekroczona. Mówiłem już, że w bieżącym roku zgodnie z planem inwestycyjnym, który został przyjęty, na inwestycje wydamy 200 mln zł, a jeżeli chodzi o lata 2013-2015 będzie to kwota zdecydowanie większa niż 456 mln zł. Pieniądze pochodzą z dwóch źródeł – są to środki własne, jak też jesteśmy bardzo aktywni w pozyskiwaniu funduszy unijnych i kilka projektów UE udaje się nam realizować. Jestem pewien tego, że kwota, jaka zostanie wydatkowana na inwestycje, będzie zdecydowanie większa nić 456 mln zł.

Jeżeli chodzi o kwestię rzeczową inwestycji, które ujęliśmy w naszej strategii, to poza jednym projektem – chodzi o budowę terminala promowego – realizujemy wszystko to, co jest ujęte w tej strategii. Albo zostało to już zrealizowane, albo jesteśmy w trakcie realizacji. Można powiedzieć, że poza tym jednym projektem, wszystkie inne będą zrealizowane. To, że projekt terminala promowego został przesunięty w czasie, to bardzo dobrze, ponieważ terminal ten był planowany pod większe jednostki armatora, a armator zrezygnował. W tej chwili się mówi, że duże promy mogą wejść w 2016 r. i jesteśmy w tej chwili na takim etapie, że w latach 2013-2014 zakładamy wykonanie projektu i uzyskanie wszelkich niezbędnych pozwoleń do budowy terminala, a w 2015 r. chcielibyśmy rozpocząć budowę. Zakładamy, że nowy terminal promowy, bliżej wejścia do portu powstanie w połowie roku 2016. Pozostałe zadania inwestycyjne ujęte w programie zostaną w pełni zrealizowane.

Druga sprawa, którą poruszył pan poseł, dotyczyła omawianej rzeczywiście wtedy na posiedzeniu Komisji w 2012 r. prywatyzacji spółki holowniczej. Trzy podstawowe zarzuty stawiane wtedy przez związki zawodowe dotyczyły podejrzeń, iż nowy właściciel zmieni banderę polską na inną. Minęło półtora roku i żadna jednostka nie zmieniła bandery z polskiej na inną. Była wtedy obawa, że dwie nowoczesne jednostki, jakimi dysponowała spółka, będą wyprowadzone z portu gdyńskiego i będą służyły nowemu właścicielowi gdzieś w Europie Zachodniej, ale te jednostki funkcjonują nadal w porcie gdyńskim i znakomicie się spisują. Trzecia obawa dotyczyła tego, że zmieni się siedziba spółki z Gdyni na inne miasto. Zmieniło się tylko tyle, że z dworca morskiego spółka

przeniosła się do innego budynku, który został wyremontowany i wydzierżawiony przez nowego właściciela.

Jeżeli chodzi o procesy prywatyzacyjne, odnosz się do tego, co powiedział pan przewodniczący Połom, to we wszystkich spółkach, które zostały sprywatyzowane, a tych procesów prywatyzacyjnych była w porcie gdyńskim rzeczywiście kilka, za każdym razem pracownicy otrzymywali pakiet gwarancji pracowniczych. Najważniejsza jest oczywiście długość gwarantowanego okresu zatrudnienia. Najkrótszy okres to były 3 lata, najdłuższy – 5,5 roku. Każdy proces prywatyzacji wywołuje pewne niepokoje, to jest ludzkie. W tej chwili te niepokoje są w Bałtyckim Terminalu Drobnicowym, ale proces prywatyzacji przewiduje, że w odpowiednim momencie związki zawodowe otrzymują dwa miesiące na negocjacje pakietu gwarancji pracowniczych. Mam nadzieję, że w ciągu tych dwóch miesięcy pakiet zostanie wynegocjowany i zarząd będzie poinformowany, że pakiet został przyjęty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan kapitan Proskurnicki po raz drugi, bardzo proszę.

Członek rady Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. Mirosław Proskurnicki:

Wracała tu sprawa Nord Streamu i rury. Jako nawigator i kapitan chciałbym powiedzieć, że nic z tym nie robimy. Maksymalne zanurzenie statku na Bałtyku jest warunkowane dwoma progami – jeden w Bełcie, a drugi pomiędzy Danią a Niemcami. To są tereny skaliste, gdzie pogłębianie jest bardzo drogie.

Kolejna sprawa. Proszę wziąć pod uwagę, a wszyscy o tym zapominacie, że tor zachodni przechodzi przez wody terytorialne Niemiec. Nie możemy tego pogłębić, a ten tor jest do 15 metrów. Możemy to pogłębić tylko przez własny tor wschodni do Świnoujścia, ale to jest kolosalny koszt. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zgodziłem się na to, aby poszczególne osoby zabierały głos po raz drugi, bo wydaje się, że po wypowiedziach państwa ministrów zamkniemy dyskusję, nie będziemy otwierać drugiej tury pytań. Jeżeli jest taka potrzeba, proszę się zgłaszać teraz. Proszę, pan Połom się zgłasza.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Mariusz Połom:

Jeśli można trzy zdania odnośnie do prywatyzacji firmy WUŻ w Gdyni. To, co powiedział pan dyrektor Jarosiński jest faktem, że w ciągu półtora roku nie zdarzyły się takie sytuacje, których obawiali się pracownicy i związki zawodowe, ale to zagrożenie nie ustało. Pakiet gwarancji pracowniczych został podpisany przez sprzedającego – zarząd Morskiego Portu Gdynia – i inwestora. Pakiet miał dawać pewne gwarancje stabilności zatrudnienia pracownikom w ciągu trwania tej gwarancji, czyli w okresie trzyletnim, a był to najniższy okres gwarancji w porcie, ale nie został zachowany. W tej chwili inwestor proponuje pracownikom przejście do innej spółki i w dziwny, kombinacyjny sposób próbuje zatrudniać pracowników na jednostkach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan prezes Siergiej, bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście SA Jarosław Siergiej:

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu. Chciałbym poruszyć jedną kwestię, która z mojego punktu widzenia wydaje się bardzo istotna. Niestety, autor pytań opuścił już salę, ale sprawa dotyczyła trafności strategii rozwoju portów oraz raportu NIK. Chciałbym powiedzieć w swoim imieniu, że jedyny znany mi raport NIK, która badała firmę, którą kieruję, pochodził z przełomu lat 2009-2010 i nie zawiera żadnych uwag w stosunku do strategii lub sposobu jej realizacji. Wręcz przeciwnie, raport w konkluzji zawiera stwierdzenie, że wszystko odbywa się prawidłowo. Nie wiem, do czego zmierzał autor pytania, mówiąc ogólnie o jakichś raportach NIK.

Druga kwestia, trafność strategii. Szanowni państwo, porty w Szczecinie i Świnoujściu w ostatnich trzech latach notują rekordowe wielkości, jeśli chodzi o przeładunki,

a także obroty i wyniki finansowe. Jest to efekt dobrej, przemyślanej i konsekwentnie realizowanej strategii. Możemy sobie powiedzieć szczerze na tej sali, że nigdy żaden z portów polskich nie będzie konkurencyjny dla Hamburga. To jak porównywać pięciopiętrowy budynek do drapacza chmur. To nie ta skala, nie te liczby. Na południowym Bałtyku można się porównywać do Rostoku, Lubeki, Kłajpedy. To są nasze odpowiedniki. Tu zestawiono Goliata z Dawidem. Niestety, takie porównanie w tak szacownym gronie nie jest właściwe.

Chcę dwa słowa dodać do sprawy Nord Stream, choć nie ma autora pytania. Spółka Nord Stream, sama z siebie, po wielu negocjacjach nie chce dokonywać tego zagłębienia, czy to z powodów technicznych, czy to z powodów finansowych. Natomiast zarząd Morskich Portów, jak państwo wiecie, a ja przypomnę, wniósł sprawę do sądu administracyjnego w Hamburgu, tzn. pozew przeciwko Nord Streamowi, którego celem jest wyegzekwowanie od tej spółki obowiązku zagłębienia rurociągu. Sprawa w sądzie niemieckim toczy się od roku 2011, sąd zbiera materiały, co chwila prosi jedną ze stron o uzupełnienie lub analizy. Nie jest zwyczajem w sądach niemieckich, aby na nie naciskać, wobec tego jesteśmy zdani na termin decydowania właściwy dla sądu niemieckiego.

Jeszcze jedna uwaga dotycząca pytania, którego autora też nie ma. Chodziło o rozbudowę infrastruktury portowej. Pan poseł mówił, że drogi, kolej i place według spółek eksploatacyjnych nie są wystarczająco modernizowane. Otóż, jeżeli chodzi o drogi i kolej, to zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście realizuje największą w historii portu modernizację tej infrastruktury, oczywiście korzystając ze środków unijnych. Są to pieniądze, które nie generują przychodu, tylko poprawiają warunki prowadzenia biznesu, ich jakość, ale bezpośredniego przychodu dla nikogo nie generują. Jest to narzędzie pośrednie dla spółek, aby mogły świadczyć swoje usługi na odpowiednim poziomie. Jeżeli zaś chodzi o place składowe, to jest to narzędzie bezpośrednie spółek do świadczenia usług. Przecież na tym placu one komercyjnie, odpłatnie, składują pewne rzeczy. My – jako zarząd portów – jesteśmy skłonni, aby te place modernizować, zwiększać ich parametry, ale zwracamy uwagę, że to musi się nam wszystkim zwrócić. Nie może być tak, że ktoś będzie kładł cięższe zwoje blach czy inne ładunki, zarząd portu wyda swoje pieniądze, bo te inwestycje nie są współfinansowane ze środków unijnych, a nic z tego nie będzie miał. Zawsze podkreślamy, że musi w takim razie odpowiednio wzrosnąć stawka czynszu. Wówczas druga strona nabiera wody w usta, bo za nasze chętnie by to zrobili, ale za swoje tu już nie. Jest wielkim nieporozumieniem oczekiwanie, aby Skarb Państwa wyposażał spółki eksploatacyjne w narzędzia do zarabiania pieniędzy. Możemy je wspomóc, wykładając pieniądze, ale oczekujemy w rozsądnym horyzoncie czasowym zwrotu wydatkowanych pieniędzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo za wyczerpujące informacje. Autorzy pytań musieli rzeczywiście opuścić posiedzenie, ale obaj posłowie usprawiedliwiali się. Wszystko co tutaj było mówione, będzie opublikowane w biuletynie, będzie dostępne w internecie nagranie posiedzenia. Jestem głęboko przekonany, że autorzy pytań zapoznają się z wyjaśnieniami, których udzielił pan prezes.

Kto z państwa chce jeszcze zabrać głos zanim poproszę o udzielenie odpowiedzi panią minister i pana ministra? Pan poseł Oświęcimski? Bardzo proszę.

Poseł Konstanty Oświęcimski (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Jestem spoza składu Komisji. Mam jedno pytanie, jeżeli chodzi o rozwój zespołu portów Szczecin-Świnoujście, o bieżące utrzymanie toru wodnego. Czy jest ono zagwarantowane, pani minister, przynajmniej na ten rok, zanim wejdzie program do 12,5 metra? Wiem, że ministerstwo przygotowuje program całościowego utrzymania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

To było ostatnie pytanie. Zamykam dyskusję. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Jeżeli chodzi o pytanie pani poseł Zaremby, to trzeba odwołać się do ustawy o portach i przystaniach morskich, której art. 19 wyraźnie wskazuje, kto i jaką rolę ma do odegrania w organie, jakim jest rada nadzorcza. Przypomnę ust. 2: „W skład rad nadzorczych spółek wchodzą ponadto przedstawiciele gmin, o których mowa (…) wskazani przez zarządy gmin. Przewodniczącymi rad nadzorczych są przedstawiciele gmin". To, jeżeli chodzi o Gdańsk i Gdynię. Jeżeli zaś chodzi o Szczecin-Świnoujście, to jest ust. 3 tego artykułu: „W skład rady nadzorczej spółki wchodzą przedstawiciele gmin w równej liczbie wskazani przez rady gmin. Przewodniczącym rady nadzorczej są na przemian przedstawiciele gmin Szczecin i Świnoujście".

Znając i szanując panią poseł Zarembę, wydaje się, że taka sama, a nawet wyższa moc ustawodawcza leży po stronie pani poseł, jak też po stronie ministra transportu czy rządu.

Jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego Jackiewicza, to bardzo krótko. Znając zastrzeżenia Najwyższej Izby Kontroli i uwagi panów posłów, minister skarbu państwa wystąpił z taką inicjatywą, o której mówiłem na początku, że zwróciliśmy się do rad nadzorczych o przygotowanie strategii, która jest dedykowana portom, jako spółkom istotnym z punktu widzenia interesów Skarbu Państwa. Ta strategia ma określić obszar wspólny dla wszystkich spółek portowych, ale też ma wskazać potencjalne przewagi konkurencyjne i dedykować je poszczególnym portom, aby nie było wojny polsko-polskiej, konkurencji w ramach „grupy kapitałowej" Skarb Państwa. Od portów, od ich doradców oczekujemy dokonania oceny potencjału portowego, określenia rynków docelowych, wskazania usprawnień, jeśli chodzi o zarządzanie, oceny w kwestiach przychodowych, kontroli kosztowej, w kwestii konkurencyjności, ale też co istotne, chciałbym, żeby ten dokument miał na tyle uwolniony potencjał, aby mógł wskazywać pożądane zmiany legislacyjne. Mówię o tym, żebyśmy mogli na poziomie Komisji Skarbu Państwa przedyskutować ten dokument, bo wtedy zyska on zupełnie inną rangę.

Wydaje mi się, że byłoby to wskazane w kontekście naszej dzisiejszej dyskusji, żeby w takim posiedzeniu mogli wziąć udział przedstawiciele samorządów. Nie chcę dzisiaj wchodzić w polemikę w kwestiach samorządów, których tutaj nie ma. Chętnie wejdę w taką polemikę, chociażby w kontekście określenia interesu samorządu w relacji samorząd-port. Dzisiaj ta relacja jest rzeczywiście mocno zachwiana na niekorzyść portów. Wszystkie samorządy wskazują, że porty są dla nich bramą na świat, wizytówką miasta, a drugą ręką sięgają po ich pieniądze. Wydaje się, że taką otwartą debatę powinniśmy odbyć na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa.

Jeżeli chodzi o poruszoną przez przedstawiciela „Solidarności" politykę zatrudniania, do czego odniósł się już prezes portu gdyńskiego, to chcę powiedzieć, że *outsorsing* zatrudnienia to kierunek, w którym podąża dziś biznes prywatny, a my od naszych spółek oczekujemy efektywności. Jeżeli w działalności potrzebna jest elastyczność zapotrzebowania na taki, a nie inny poziom zatrudnienia, to nie chcąc trwale wyrzucać ludzi z rynku pracy, to podejście elastyczne jest z punktu widzenia pracowniczego lepsze niż podejście zero-jedynkowe, gdy musimy decydować, na jaki poziom zatrudnienia nas stać, żeby utrzymać poszczególne spółki portowe.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Litwińskiego, to chciałbym, jak mówiłem, aby wszystkie kwestie barier podatkowych, legislacyjnych, w relacji z samorządami nie były rozwiązywane *ad hoc* przez jednego czy drugiego ministra, ale żeby było to przedstawione w sposób uporządkowany. Stąd strategia sektorowa wraz z dokumentem wykonawczym plus nasza strategia dedykowana spółkom. Chciałbym, aby na bazie tych strategii móc dyskutować o dalszym systematycznym, uporządkowanym znoszeniu barier.

Jeżeli chodzi o przygotowanie spółek portowych do budowy potencjału farm wiatrowych, to chcę powiedzieć wyraźnie, że musimy oddzielić działalność portu od działalności eksploatacyjnej. Oczekiwanie ustawodawcy i ministra skarbu państwa jest takie, żeby to było wyraźnie oddzielone linią demarkacyjną i ten zakres, o którym był pan łaskaw wspomnieć, chciałbym, aby leżał po stronie spółek eksploatacyjnych, oczywiście w porozumieniu z portami, bo nie może się to dziać w oderwaniu, ale jednak nie jest to zadanie, które powinno spoczywać na portach.

Jeżeli chodzi o inwestycje w portach, to, proszę mi wierzyć, idą one przyzwoicie. Są gdzieniegdzie opóźnienia lub rezygnacje, które wynikają z racjonalności gospodarczej, ale te inwestycje są realizowane przy pomocy środków z kapitałów spółek, ale również z finansowania zewnętrznego, chociażby unijnego. Zarządy spółek są po spotkaniu z ministrem skarbu państwa na temat programu polskich inwestycji rozwojowych. Do portów została skierowana informacja, że gdyby istniała potrzeba znaczących inwestycji infrastrukturalnych, to jesteśmy gotowi, jako spółka Polskie Inwestycje Rozwojowe czy BGK, do udziału w finansowaniu tego typu przedsięwzięć.

Tyle z mojej strony. Jak sądzę, pani minister będzie łaskawa przedstawić nieco bliżej kwestię dotyczącą takiej, a nie innej głębokości Nord Streamu, i odpowiedzieć na inne pytania kierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pani minister Wypych-Namiotko, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. W odpowiedzi na problem przedstawiony przez pana posła Litwińskiego dotyczący projektu „Polskie wrota, polskie porty", który został w pewnym sensie zastąpiony taką koalicją morską, czyli porozumieniem przedsiębiorstw branży morskiej i spedycyjnej funkcjonujących na polskim wybrzeżu, aby woluntarystycznie wspierać działania rządu w zakresie tzw. prac deregulacyjnych. Nie wiem, czy można to przyspieszyć. Na pewno trzeba bardzo ostrożnie dokonywać zmian, a przede wszystkim zdiagnozować problemy. Stąd tempo wynikające z normalnego procedowania. Chciałabym zapewnić, że współpraca między partnerami społecznymi, a także międzyresortowa, układa się dobrze i sprawnie. Na pewno wszyscy mamy obrany jeden kierunek, aby osiągnąć jakąś poprawę.

Oczywiście, należy tu uwzględnić nie tylko obowiązujące przepisy europejskie, ale również patrzeć na skutki, abyśmy nie wylali dziecka z kąpielą.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące Nord Streamu, to odpowiedzi udzielone przez pana prezesa Siergieja i pana kapitana Proskurnickiego w pewnym sensie uprzedzają moją konkluzję. Rzeczywiście, w procesie negocjacji z Nord Streamem, na etapie uzgodnień transgranicznych Polska stawiała roszczenia w stosunku do partnerów niemieckich, do ministra transportu RFN, za którym stał partner – wykonawca Nord Stream. Wówczas barierą, której strona niemiecka nie chciała znieść, było żądanie, abyśmy jako państwo pokazali program takiego rozwoju portu w Świnoujściu, w którym realnie wskażemy możliwości poprawienia parametrów wejściowych statków, które dziś mogą wchodzić do portu Świnoujście, czyli statków o zanurzeniu 13,2 metra.

Oczywiście, w tamtym momencie takich programów nie mieliśmy, stąd zapisy pkt 28 decyzji wydanej przez biuro hydrograficzne z Hamburga, w którym strona niemiecka zadeklarowała się, że w sytuacji, gdy Polska przedstawi wiarygodne programy rozwoju portu w Świnoujściu, będzie wznowiony proces doprecyzowujący konieczność zagłębienia rurociągu na odcinku konfliktowym, czyli na północnym skrzyżowaniu z torem wodnym do Świnoujścia. Dlatego dziś możemy powiedzieć tylko tyle, że w projekcie programu rozwoju portów morskich z perspektywą do 2020 r. i 2030 r. takie projekty przewidujemy, a czy rzeczywiście dojdzie do takiego projektu inwestycyjnego, zależy w dużej mierze od sytuacji gospodarczej i ekonomicznej na świecie, jak też od możliwości rozwojowych portu. Na dzisiaj port ma swój bardzo intensywny program inwestycyjny, prowadzi inwestycje rozwojowe w porcie zewnętrznym i musimy sobie zdawać sprawę, że na raz wszystkiego nie da się zrobić. Ten temat w dalszym ciągu pozostaje otwarty. Zachowujemy czujność, zwłaszcza że w tej chwili Nord Stream zgłosił projekt położenia drugiej nitki. W przyszłości czekają nas kolejne transgraniczne uzgodnienia w zakresie tego projektu.

Jeśli chodzi o wszystkie inne inwestycje, to proszę pamiętać, że współfinansowanie z funduszy unijnych wymaga, aby programy rozwojowe, wszystkie projekty inwestycyjne wpisujące się w programy rozwojowe były zawarte w dokumentach strategicznych zatwierdzonych przez rząd. Pracujemy dziś nad projektem programu rozwoju portów morskich, uwzględniając inicjatywy właścicielskie ministra skarbu w zakresie opracowa-

nia analizy sytuacji ekonomicznej i konkurencyjności polskich portów w obszarze Morza Bałtyckiego.

Jeśli chodzi o pytanie pana Stryjeckiego dotyczące uwzględnienia możliwości eksploatacyjnych czy serwisowych i rozwoju portów pod kątem możliwości obsługiwania farm wiatrowych, to oczywiście ten temat jest otwarty i poprosiliśmy naszych partnerów społecznych i wszystkie porty, aby takie elementy zawierały programy rozwoju portów. Taki rozwój portów będziemy starali się zapisać w sposób dający elastyczne możliwości działania, łącznie z takimi małymi portami jak Władysławowo.

Jeśli chodzi o program utrzymaniowy – to pytanie pana posła Oświęcimskiego – to przygotowujemy taki program, aby zabezpieczyć regularne możliwości pogłębiania toru wodnego, czy korygowania utrzymywania toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Mam nadzieję, że przy procedowaniu tego projektu będziemy mogli liczyć na wsparcie, ponieważ są to wydatki bieżące z budżetu państwa, a więc z kieszeni podatnika. Decyzje tego typu są w dzisiejszych czasach trudne. Minister finansów będzie musiał je zaakceptować, ale będzie to decyzja rządu, bo podobnie, jak wszystkie takie projekty jest to przyjmowane uchwałą Rady Ministrów.

Z mojej strony to wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, pani minister, panu ministrowi, wszystkim członkom Komisji, zaproszonym gościom. Ze szczególną radością przyjmuję deklarację pana ministra, że w końcu maja będzie gotowy materiał do dyskusji, zaprosimy samorządy i wszystkie strony, i jeszcze raz porozmawiamy o przyszłości portów.

Dziękuję i zapraszam na kolejne posiedzenia Komisji.